

– beginning of XX centuries.): Interuniversity collection of scientific articles. – Barnaul: AGU, 1995. – 206 p.

2. Berdnikov N.N. City in two dimensions. Sverdlovsk, Mid-Urals book Publishing House, 1979— 112p.

3. Zvageľ'skaya V.E. Millof I. Smirnov // Encyclopedia of Ekaterinburg [Electron. resource]: electronic encyclopedia. Ekaterinburg: IliA UB RAS, the year is not specified.

4. <http://www.1723.ru/forums/index.php?showtopic=4724&mode=threaded>

## **ИССЛЕДОВАНИЕ НАПОЛНЯЕМОСТИ БЕСПЛАТНОЙ ПАРКОВКИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ГОРОДА НА ПРИМЕРЕ АВТОСТОЯНКИ НА ПЛОЩАДИ 1905 ГОДА В ГОРОДЕ ЕКАТЕРИНБУРГЕ**

Пенцев Евгений Александрович  
старший преподаватель,  
кафедра Городского строительства УрФУ  
Похыл Виктория Викторовна  
студентка гр. Ст-330602,  
кафедра Городского строительства УрФУ

С ростом уровня автомобилизации в начале 2000-х годов города (особенно крупнейшие) стали испытывать на себе транспортные проблемы: заторы и как следствие – увеличение затрат времени на передвижения, недостаточное количество мест для парковки, особенно на жилых территориях и в центральной части городов. Постепенно городские власти начинают осознавать, что с этими проблемами необходимо бороться и одним из первых методов, применяемых чиновниками, становится введение платных парковок в центрах городов. Екатеринбург не стал исключением в данном вопросе и на протяжении последних 2 лет в городе появились платные стоянки, но еще не на всей территории центра и одним из таких островков бесплатной парковки является стоянка на Площади 1905 года.

Площадь 1905 года – центральная площадь полуторамиллионного города. Представляет собой ограниченную застройкой территорию, занятой магистральными улицами общегородского значения (проспект Ленина и улица 8 Марта), а так же автостоянкой вместимостью 250 машино-мест (рис. 1).

В пределах пешеходной доступности располагаются следующие объекты: администрация города Екатеринбурга, торговые центры

"Пассаж", "Успенский", "Европа", здание банка "ВТБ24", гимназия № 9, филармония, комплекс зданий ГУВД Свердловской области и Управления ФСБ по Свердловской области, жилые дома, административно-офисные комплексы на улицах Ленина, 8 Марта, Вайнера и других прилегающих улицах, пешеходная зона на улице Вайнера.

На период проведения натурных обследований платные парковки были устроены на следующих улицах: 8 Марта, Попова, Хохрякова, т.е. парковка на Площади 1905 года (включая парковочные места на улице Урицкого и Володарского) совместно с парковкой в переулке Банковский остались единственными бесплатными парковками в данном районе.



*Рисунок 1. Автостоянка на площади 1905 года*

Натурные обследования проводились в будний день в период с 7:00 до 21:00. На момент начала обследований на парковке находилось 7 автомобилей, скорее всего – жителей или гостей близлежащих домов. На момент окончания обследований на парковке находилось 50 машин – это автомобили посетителей близлежащих торговых центров и тех, кто находился в центре города по иным целям (погода в этот день благоприятствовала прогулкам по центру города). За период обследования на парковку въехало 3070 автомобилей, выехало 2963 автомобилей. Обследования проводились методом фиксации по постам (места въезда/выезда на стоянку – всего 4) наблюдателями регистрационных номеров автомобилей без применения средств фото-, видеофиксации. В ходе последующей обработки результатов выяснилось, что у 270 автомобилей (примерно 9%) номера не совпали по въезду/выезду (объясняется загрязненными номерами, возможной неправильной записью номеров наблюдателями или тем, что физически не успели записать номера в период интенсивного насыщения

автомобилями стоянки), поэтому эти автомобили из дальнейшей обработки были исключены.

Результаты исследования были определены в диаграмму «Распределения время стоянки в течение периода обследования» (рис. 2). Обращаясь к данной диаграмме можно сделать вывод: больше половины всех машин, посещающих автостоянку на Площади 1905 года, задерживаются не более чем на 15 минут, а четверть всех машин находятся на парковке до 60 минут. Интересен тот факт, что автомобили, находящиеся на стоянке свыше 8 часов (150 автомобилей), т.е. на протяжении всего рабочего дня, составляют 5%. Учитывая, что вместительность исследуемой автостоянки 250 машино-мест, то 150 занятых мест – это 60% всей автостоянки.

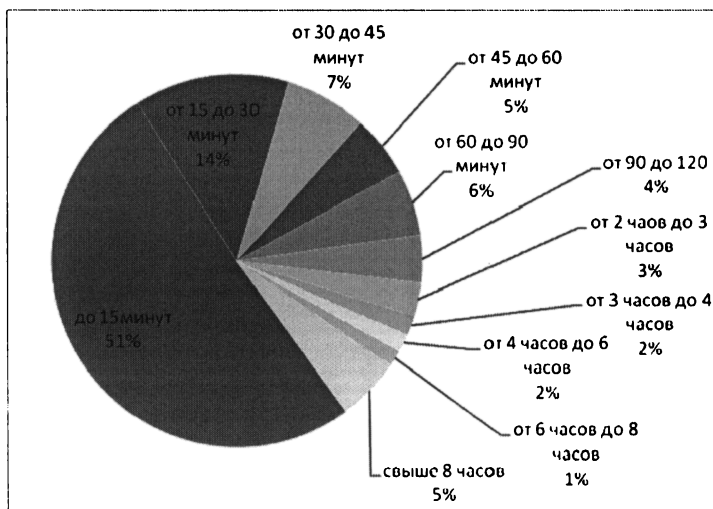


Рисунок 2. Распределения времени стоянки в течение периода обследования

Анализируя данные по въезду/выезду (рис. 3), приходим к выводу, что пик въезда автомобилей на автостоянку прослеживается с 8:00-9:00(обусловлено началом рабочего дня). После 9:00 – относительно равномерное движение в течение дня с небольшим увеличением в 13:00-14:00 (наступает время обеденных перерывов) и около 18:00, когда приезжают за работниками или в торгово-развлекательные центры. Пик выездов с автостоянки приходится на 18:00-19:00(конец рабочего дня и посещения магазинов после работы), кроме того, большое количество машин покидает автостоянку около 21:00. В среднем, в час на стоянку въезжает 195 машин.

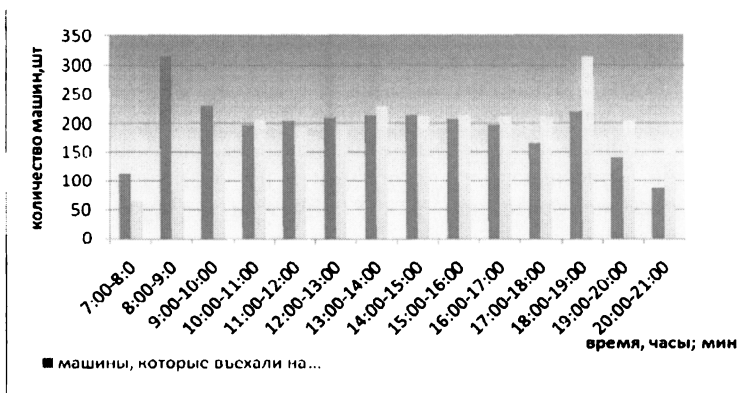


Рисунок 3. Гистограмма въезда/выезда

Гистограмма «Среднее время стоянки по интервалам» (рис. 4) показывает, что машины, заехавшие в период с 7:00-9:00, были оставлены в среднем на 6-7 часов, подобная активность прослеживается в районе 12:00 (причиной этого может являться график трудового дня в торговых центрах – две смены работы). В период после 9:00 автомобили оставляют в среднем на 1.5 часа и менее, что еще раз подтверждает тот факт, что бесплатная парковка используется в основном для того, чтобы оставить машину возле места работы, т.е. теми лицами, которые добираются на работу на автомобиле.

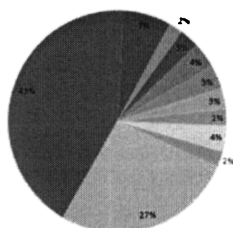


Рисунок 4. Среднее время стоянки по интервалам (до 15 минут)

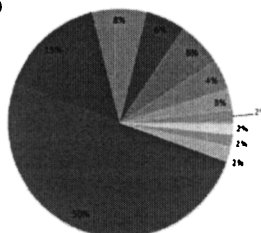
Анализируя диаграмму «Время стоянки автомобилей, заехавших в разные периоды» (рис. 5) можно сделать следующие выводы:

- в период с 7:00 до 9:00 четко прослеживается, что парковка занимается автомобилями, которые остаются на весь день;
- половина тех автомобилей, что заехали на стоянку до 9:00, на самом деле не паркуются, а просто привозят пассажиров, работающих в ближайших организациях и учреждениях;
- в течение всего дня наблюдается, что около 50% всех въехавших автомобилей задерживаются на стоянке менее чем на 15 минут, т.е. снова речь идет о том, что водители привозят или приезжают за пассажирами, либо не смогли найти место парковки и уехали.

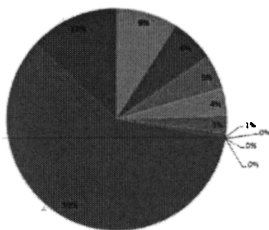
а) 7:00 - 9:00



б) 9:00 - 17:00



в) 17:00 - 21:00

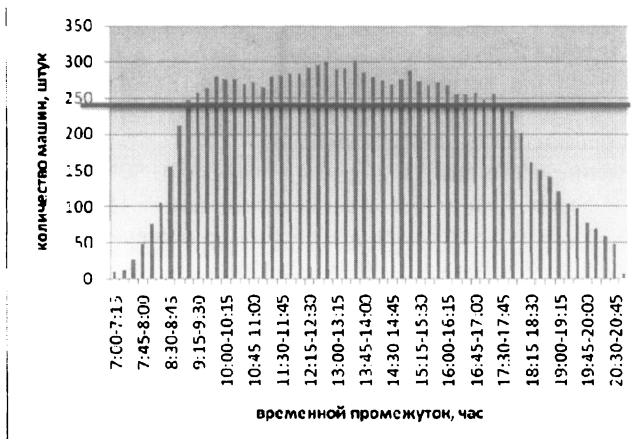


- до 15 минут
- от 15 до 30 минут
- от 30 до 45 минут
- от 45 до 60 минут
- от 60 до 90 минут
- от 90 до 120 минут
- от 120 до 180 минут
- от 180 до 240 минут
- от 240 до 300 минут
- свыше 300 минут

Рисунок 5. Время стоянки автомобилей, заехавших в различные периоды

Гистограмма «Наполняемость автостоянки» (см. рис 6) показывает, что полное наполнение автостоянки происходит до 9:00. Превышение количества припаркованных машин в среднем и вместимостью стоянки объясняется тем, что автолюбители при заполненной стоянке занимают места, не предназначенные для парковки (проезды внутри стоянки), т.е. вместимость стоянки искусственно повышается до 300 машино-мест. Причина этого заполнения в том, что 250 машино-мест заняты на целый день теми, кто приехал на работу на автомобиле.

Спад количества припаркованных на стоянке автомобилей начинается с 17:30, что подтверждает вывод об использовании стоянки теми, кто приезжает на работу на автомобиле.



*Рисунок 6. Наполняемость автостоянки*

В целом, по всему обследованию наполненности стоянки, можно сказать следующие:

1) Необходимо разрабатывать и реализовывать мероприятия, позволяющие пересадить клерков с автомобилях на общественный транспорт. При этом, эти мероприятия должны иметь комплексный характер (улучшение организации движения общественного транспорта, его подвижного состава, организация перехватывающих парковок и т.д.), а не только введение платных автостоянок.

2) Учитывая, что Площады 1905 года с 2017 года перестает действовать как стоянка, (её новое назначение определится как общественное пространство) необходимо предусмотреть место для возможности устройства временной парковки на платной основе на ближайших улицах в пределах пешеходной доступности (примерно 100-150 машино-мест).

3) На прилегающих улицах к Площади 1905 года было зафиксировано еще около 300 припаркованных автомобилей. Предполагается тот факт, что характер заполнения этих парковочных мест аналогичен ситуации на стоянке 1905 года. Если ввести платные стоянки на этих прилегающих улицах можно добиться снижения количества припаркованных автомобилей и возможности парковки здесь тех машин с Площади 1905 года, которые будут парковаться на срок до 1,5 часа.

### **Список литературы**

1. Пугачёв И.Н. Организация и безопасность дорожного движения : учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / И.Н. Пугачёв, А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. – М.: Издательский центр «Академия», 2009. – 272 стр.

2. МГСН 5.01-01 Стоянки легковых автомобилей.

3. Ваксман С.А., Лызлова А.С., Майорова Ю.В., Панкратова О.И. Влияние местоположения и вида автостоянки на ее загрузку. Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния / Материалы VII международной (десятой екатеринбургской) научно практической конференции. – Екатеринбург: УрГЭУ, 2001, С.118-121

## **Организация платных автостоянок в центральной части г. Екатеринбурга**

Пенцев Евгений Александрович  
старший преподаватель,  
Лаптева Елена Анатольевна  
студентка гр. Ст-330601,

В статье рассматриваются методы решения транспортных проблем в городе Екатеринбурге с учетом западноевропейского опыта в градостроительстве и муниципальном управлении.

Ключевые слова: городской транспорт, транспортный коллапс, платные автостоянки.

Рост уровня автомобилизации в России в 2000-е года, когда доступные кредиты подменили собой уровень благосостояния населения, привел к росту транспортных проблем, особенно в крупнейших городах. Попытка решить транспортные проблемы путем расширения улично-дорожной сети изначально обречена на провал, т.к. ни одна улично-дорожная сеть не в состоянии выдержать нагрузки при автомобилизации, близкой к 100% (с учетом приезжающих с близлежащих городов). Кроме того, сложившаяся улично-дорожная сеть центральной части городов – это элемент истории, реконструкция которого связана не только с серьезным экономическим, но и с эмоциональным ущербом[2].

Истинных причин образования транспортных коллапсов (за исключением того, что рост автомобилизации – это феномен, порожденный, в первую очередь, капитализацией общества, а не потребностью перемещаться в пространстве) две: ежедневные поездки на работу и поездки по магазинам (торгово-развлекательным центрам) [2].

В силу исторических причин, общественный транспорт играет значительную роль в жизни российского города, но идеально организованный и удобный общественный транспорт не подвигнет автовладельца к отказу от использования своего автомобиля, т.к.. личный автомобиль имеет столько преимуществ: кондиционер, радио, возможности взять с собой сменную одежду, обувь и т.д. Российский